

覇権国家の交代

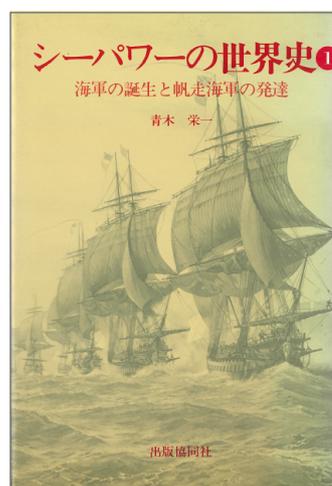
— 青木栄一『シーパワーの世界史』 —

情報・金融はネット。人流は世界五万機と言われる飛行機。物流は海運中心で成り立っている。海運のバックには海を支配するシーパワーがある。私は鉄っちゃんと思われているが、実は船ファン。心は「末は船乗り」と思っていたが子供の頃から船にすこぶる弱く、矢来の渡や東京湾クルーズでアウト。なのにフェリーで冬の日本海を渡ったり、春の台湾沖で酷い目に遭ってきた。本書著者・青木栄一教授は鉄道ファン。交通地理学専門家として「シーパワー」に果敢にアプローチしている。(菊地実)

具体論としてのシーパワー

「シーパワーとは十九世紀末の米海軍史家マハンがその著書で用いた言葉」「国家の盛衰が海洋支配と密接に関係している」。「イギリスがいかんにしてシーパワーを把握し史上空前の繁栄を実現したか」「日本では・・・シーパワーの重要性にもかかわらず歴史学や地理学の学会から認知されざる私生児の地位にあった」(前書き)。最近ではやっと地政学が取り沙汰されるようになったものの、シーパワーや海軍や艦船の発達史はマイナーな海事史学会を除くとほとんど見かけない。英・蘭の東インド会社研究は経済史家の立派な諸研究があるものの、彼らがどんな船団で来たのか具体的記述は少ない。本書はシーパワーの主体である海軍変遷と艦船発展を詳細に記述している<図表1>。

マハン「海を貿易のための一大公道とし海上交通の自由」(20頁)を前提とした。ところが旧ソビエトはオホーツク・黒海の内海化を進めた。中国もシナ海や太平洋第一列島線とか第二列島線と勝手な主張をなさっている。歴史的には大航海時代に先鞭をつけたポルトガルとスペインが1494年トルデシヤス条約で世界植民地を二分割。これに対して後発組の蘭・英は果敢に挑戦した。永らく英や日本が主張してきた領海三哩は「十七世紀の大砲の射程距離」が根拠で、沿岸国が



<出版協同社>

漁業や資源確保のため領海拡大の動きは常にあった。1945年米トルーマン大統領による大陸棚利用宣言は、英に変わって海洋覇権を握った米新政策。これに対して、直ちに南米各国が追随。ペルーが排他的経済水域二百海哩を宣言した(22-23頁要約)。

さてシーパワーの根幹になった近代海軍は「①恒久敵組織②国家所有③国家支出④海上戦闘力」(英マイケル・リュース)。これによると古代ローマやヴァイキングはどうか？ヴァイキングは海軍というより、喫水の浅い船で上陸して戦う海兵隊的存在。私見では近世ヴェネツィアやジェノヴァあたりを海軍発祥と考えるが、古代ガレー船は確かに戦闘用のような気もする。また一般商船が豹変して海賊行為をするのは、近世まで

頻繁に見られたことである。

具体的な船と大砲の変遷

古代ガレー船時代は船の体当たりと乗り込んでのく切ったはった>戦闘で地上戦延長。大砲登場と帆船進化で海戦の姿は変わる。地中海や北海(ハンザ同盟)で活躍した「コグ船」は「一ないし三本のマストを持ち、横帆もしくはラテン・セイルを用いて帆走した・・・ずんぐりとした形態で大量の貨物を積むのに適した・・・現代の船と同じ船尾カジが設けられたのが十三世紀」「大航海時代にイスパニアとポルトガルで探検に使われたのはキャラベル船とキャデック船・・・コグ船から発達」(63頁)。図版があるのでよく分かる。

さらに軍艦と商船が分かれるのは大砲の大量搭載・大型化による上甲板の二層・三層化からで、トップヘビーを避けるために上看板の下に砲甲板を設けた。ここからは海賊映画でよく見る「戦列艦=軍艦」となる。

大砲の呼称「キャノン」「カルヴァリン」「ミニオン」「ファルコン」「カロネード」(203ミリ巨砲)といった区別や大砲搭載量や乗員数による戦列艦の種類分別(英国一等艦は砲100門以上300人以上)といった具体的記述も嬉しい。

さらに大量の軍艦建造は自国の森林崩壊にもつながった。「シーパワーと木材の確保」は蒸気船以降の

<図表>本書シリーズの構成

- 第一巻 序編 シーパワーと海軍
第1編 海軍の誕生と帆走海軍の発達<16世紀から19世紀初頭までのシーパワー>
- 第二巻 第二編 蒸気力海軍の発達<19世紀から第一次世界大戦までのシーパワー>
- 第三巻 第三編 大戦間と第二次世界大戦における海軍の発達<1920年以降のシーパワー>

<本書 まえがきより>

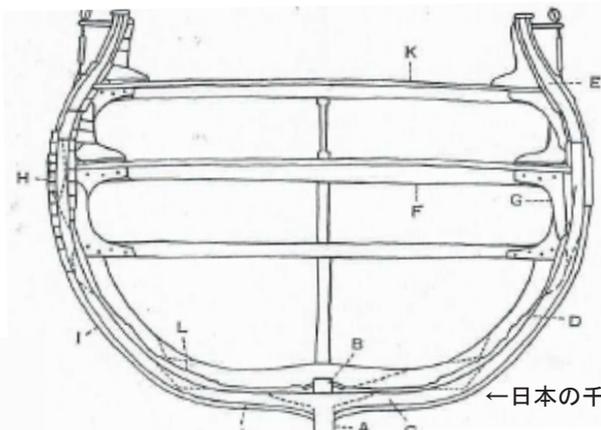
「石炭確保」「石油確保」と違った素材要因がある。「当時の帆船は全て木造であり、船体にはカシ材、マストやヤードにはマツ材・・・インドで建造された軍艦はチーク材」(84-85頁要約)。船一隻を作るには莫大な用材が必要で「三等艦一隻に馬車二千-三千の木材が必要」(85頁)「十六世紀後半はイングランドのカシ材は人工林・・・十八世紀にはバルト諸国とアメリカ植民地」が造船業を支えた(86頁)。なを鉄船が登場するのは十九世紀になってからである<図表2>。

派遣交代／英蘭戦争の結末

西・蘭・英・仏・露・米各国海軍起源もそれぞれの国情が分かり、興味深い。陸軍国家的な仏や後発ロシア海軍と海洋国家そのものである蘭・英とは基本的に性格が異なることが分かる。

さて本書の白眉は十七世紀後半、海洋覇権国家を

<図表2>イギリス海軍の74門戦列艦の断面と使用素材
(18世紀における標準的な海軍工廠建造艦)



- | | | |
|-------------|--------------------------|-------------------------------------|
| A 竜骨 (ニレ材) | H 厚さ4インチ (10センチ) 以上の厚い外板 | K 甲板の上張り (バルトカシ, ニレ材) |
| B 内竜骨 (ニレ材) | I 一般の外板 (ニレ, ブナ材) | L シーリング (船底内張板) |
| C 底部肋材 | J 竜骨に接する外板 (ニレ, ブナ材) | 特に表示したものを以外はイギリス産のカシ材を使用 |
| D 肋材 | | (Albion: Forests and Sea Power による) |
| E 上部肋材 | | |
| F 梁材 (モミ材) | | |
| G ニー (肘) | | |

←日本の千石船にはキールがなかった

<本書 P87より>

争った三回に渡る英蘭戦争である。「十七世紀はオランダの黄金時代といえるであろう。その基盤は言うまでもなく海運と貿易であり、オランダ一国で所有船舶数が他のヨーロッパ諸国全部に匹敵すると言われた」(214頁)。1602年に設立されたオランダ東インド会社は当時の東インド会社最大のもので、手厚い政府支援があり、ついで1611年には西インド会社も設立された。「当時のオランダは七州からなる連邦国家・・・最大のホラント州はアムステルダム商人が地方分権主義で、中央集権的オラニエ総督と対立していた」(215-6頁)。この地方分権とアムステルダム商人と総督(大貴族対立)が、のちに蘭にとって大問題となる。

英クロムウェルによる航海条例(1651年)は「英国との貿易は英国船を使う」。つまり中継貿易を業としていたオランダ船排斥。今のどこやらの大統領みたい？英蘭戦争は当然の帰結だった。第一次(1652-53年)第二次(1665-67年)第三次(1672-76年)で、主要海戦・港湾閉鎖は22回。そのほかインド・東アジアでも襲撃が行われた。蘭にはトランプ、デ・ロイテルといった名提督が出て奮闘した。特に第二次英蘭戦争の「四日間戦争」では、デ・ロイテルは英艦隊を撃破。テムズ河口に進出、封鎖して英を苦しめたものの、最終的には敗れ去った。その要因は、ホラント州以外の艦船指揮官が命令に従わないといったことにあった。さらに第三次英蘭戦争では仏も英に与し、仏陸軍はオランダに侵攻する。

重商主義隊 対 中継貿易

但し東インド会社は操船に優れ、海外植民地では蘭が英を圧倒。南アケープ・セイロン・バタヴィアを死守。蘭東インド会社随一の利益を誇った日本貿易独占を

維持した*。また本書で記述されているように、英蘭海戦は当時の従軍風景画家により海洋画として記録されヴァン・デ・ヴェルダ(父1610-93年、子1633-1707年)などの優れた戦争海洋画を生み出した。

蘭が個々の海戦(戦闘)では度々勝利しながら最終的に敗れ去った理由は①地方分権/ホラント州と他六州の対立②ホラント州内の大商人層と貴族オラニエ家の相剋③船舶の小型といった要因が挙げられている。「オランダ船は一般にフラウトという名称で知られた比較的喫水の浅い、幅の小さいものであった。同時代の英艦より小型で、一隻あたりの砲数も少なかった」(231頁)。これはオランダの貿易特性に起因している。蘭貿易の半分がハンザ同盟の系譜を引くバルト海貿易。残りの大半は地中海との交易であり、それに適した船であった。それにしても「彷徨えるダッチ/さまよえるオランダ人」というワーグナーのオペラがあるように、南アケープからバタヴィアまで南インド洋を一気に帆走した豪胆さには驚かされる。

本書は私の愛読雑誌『世界の艦船』(海人社)で連載された記事を元にまとめられ、今回はその一部を紹介した。今日でもロッテルダムや釜山のようなハブ港は世界貿易中心である。但し、人の移動は完全に空港に依存している。さらにインテリジェンスは/特に今日の戦争を見ると低空周回衛星でシーパワーのあり方も変化しつつある。第二次世界大戦後、七つの海の自由を支えていた(支配していた)米国シーパワーは今新しい挑戦を受けている。

* : 『オランダ東インド会社』(永積昭・著、近藤出版社、1971年)によると、蘭東インド会社の1649年日本貿易の利益は71万グルデンと一位で、全体の四割近くを占めている。

■筆者/ 青木栄一(あおき・えいいち)、1932年東京生まれ。1965年東京教育大学理学研究科博士課程修了、理学博士。歴史地理学会会長。研究テーマは地域社会を通じての鉄道の歴史地理学、シーパワーの政治地理学、及び海事史。東京学芸大学名誉教授。2020年死去。

■書誌/ 昭和57(1982)年9月発行、出版協同社刊、B6判・305頁、全3巻